



Fonds internationaux
d'indemnisation pour les
dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV25/3/13
Date	6 octobre 2025
Original	Anglais
Assemblée du Fonds de 1992	92A30
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC85
Assemblée du Fonds complémentaire	SA22

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

GULFSTREAM

Note du Secrétariat

Objet du document : Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.

Résumé : Début février 2024, le chaland-citerne articulé *Gulfstream* (numéro OMI 1518444, 4 925 tjb, construit en 1974), remorqué par le remorqueur *Solo Creed* (numéro OMI 7505994, 538 tjb, construit en 1976), a chaviré, coulé et commencé à déverser des hydrocarbures à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'immobiliser à une distance comprise entre 150 et 200 mètres au large de Canoe Bay, à la pointe méridionale de Tobago.

On pense que le navire se rendait au Guyana en provenance de la baie de Pozuelos (République bolivarienne du Venezuela). Le remorqueur n'a émis aucun appel de détresse. Les recherches menées par les autorités de Trinité-et-Tobago pour retrouver le propriétaire du remorqueur et de la barge n'ont pas abouti, mais se poursuivent.

L'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a activé le plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures afin de gérer les interventions de lutte contre le déversement qui a pollué quelque 15 km de la côte de Tobago, notamment des rivages rocheux, des plages et des mangroves. Le Fonds de 1992 a dépêché des experts pour faciliter les opérations de nettoyage, fournir des conseils en la matière, prélever des échantillons d'hydrocarbures à des fins d'analyse et aider les autorités locales à faire face au sinistre.

Les restes de la nappe d'hydrocarbures ont parcouru quelque 830 km en mer des Caraïbes. Le 26 février 2024, des traces et des boulettes d'hydrocarbures ont été rejetées sur la côte est de Bonaire (Royaume des Pays-Bas).

Début mars 2024, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un Chargé des demandes d'indemnisation se sont rendus à Trinité-et-Tobago pour recueillir des informations et rencontrer des représentants du ministère de l'Énergie et des industries énergétiques. En mai 2024, l'Administrateur et le Chargé des demandes d'indemnisation se sont rendus sur place pour tenir d'autres réunions avec les autorités. Le Chargé des demandes d'indemnisation s'est depuis rendu à plusieurs reprises sur place afin de discuter de la situation avec les autorités et le personnel du bureau de coordination établi à Trinité-et-Tobago.

Le 11 mars 2024, l'ampleur de l'intervention a été revue à la baisse pour se concentrer sur les zones de mangroves nécessitant un nettoyage manuel et sur l'enlèvement des hydrocarbures à bord de la barge chavirée.

Deux sociétés de sauvetage et de protection de l'environnement ont été chargées d'enlever les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave. La barge a ensuite été remorquée jusqu'à Trinité-et-Tobago et vendue pour la récupération de la ferraille, la valeur de cette vente ayant été déduite de l'une des demandes d'indemnisation présentées par les autorités trinidadiennes.

Les autorités de Trinité-et-Tobago ont engagé des recherches pour retrouver le remorqueur disparu, le *Solo Creed*, demandant l'aide d'un certain nombre d'États voisins.

Solo Creed

Début mai 2024, le remorqueur *Solo Creed* a été saisi en Angola pour avoir franchi les limites d'un certain nombre de zones d'exclusion de champs pétroliers. Le bâtiment a été placé sous saisie par les autorités angolaises et est resté à l'ancre dans la baie de Luanda (Angola).

Par la suite, les autorités de Trinité-et-Tobago ont reçu une communication du Gouvernement de Tanzanie indiquant que le propriétaire du *Solo Creed* au moment de son immatriculation était une société basée au Guyana, mais qu'aucune information n'avait été fournie sur les assureurs. En réponse, les autorités de Trinité-et-Tobago ont chargé des avocats de lancer un mandat d'arrêt contre les propriétaires du *Solo Creed* et/ou son équipage. Une demande de placement sous saisie du navire a été accordée à Luanda ; le remorqueur a été saisi et des gardes ont été postés à bord. Cependant, juste avant les sessions des organes directeurs des FIPOL de novembre 2024, les autorités de Trinité-et-Tobago ont été informées que le remorqueur s'était soustrait à la saisie. Il a été fait appel à une société de surveillance par satellite pour le localiser mais le remorqueur reste introuvable. Les efforts visant à localiser le remorqueur se poursuivent, à la fois par des démarches diplomatiques et en tentant de retrouver les membres d'équipage présents à bord du remorqueur au moment de la saisie.

Faits nouveaux :

Demandes

Le Fonds de 1992, mis en place à Trinité en juin 2024, a reçu à ce jour 357 demandes d'indemnisation, pour un montant total de 48,5 millions USD. Ces demandes portent sur les opérations de nettoyage entreprises à Tobago et le secteur de la pêche. Les entretiens avec les personnes ayant soumis des demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche ont commencé en mars 2025, et un grand nombre des 177 demandes présentées dans le secteur de la pêche ont été examinées. Des demandes d'indemnisation au titre des opérations de surveillance et de nettoyage menées à Bonaire, où des hydrocarbures ont également été retrouvés à la suite du sinistre, ont également été reçues et réglées.

Enlèvement des hydrocarbures du Gulfstream

Une fois les opérations de nettoyage à terre achevées, les efforts se sont concentrés sur l'opération d'enlèvement des hydrocarbures de la barge. En août 2024, les sauveteurs avaient enlevé 32 675 barils d'hydrocarbures. Le 19 août 2024, ils ont remis la barge à flot et l'ont remorquée jusqu'à Trinité, où ils sont arrivés le 22 août 2024. Les hydrocarbures à bord ont été mis en vente aux enchères, mais en raison de leur origine inconnue, un seul acheteur potentiel s'est déclaré disposé à les acquérir. La valeur des hydrocarbures une fois vendus sera déduite de l'une des demandes d'indemnisation soumises par les autorités trinidadiennes.

Mesures à prendre: Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	Barge articulée <i>Gulfstream</i>
Date du sinistre	5 ou 6 février 2024
Lieu du sinistre	Tobago (Trinité-et-Tobago)
Cause du sinistre	Naufrage et chavirement
Quantité d'hydrocarbures déversée	Estimée à 4 652 tonnes de fuel-oil persistant
Zone sinistrée	Tobago et côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas)
État du pavillon du navire	Inconnu
Jauge brute	4 925 tjb
Assureur P&I	Aucun
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Sans objet
Limite fixée par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS
Procédures judiciaires	Aucune pour l'instant

2 Historique

2.1 Début février 2024, le Fonds de 1992 a eu connaissance d'un déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Trinité-et-Tobago. Le chaland-citerne articulé^{<1>} *Gulfstream* (numéro OMI 1518444, 4 925 tjb, construit en 1974), remorqué par le remorqueur *Solo Creed* (numéro OMI 7505994, 538 tjb, construit en 1976), a chaviré, coulé et commencé à déverser des hydrocarbures à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'immobiliser à une distance comprise entre 150 et 200 mètres au large de Canoe Bay, à la pointe méridionale de Tobago.

2.2 On trouvera tous les détails concernant ce sinistre dans le [rapport en ligne sur le sinistre du *Gulfstream*](#).

<1> Un chaland-citerne articulé se compose d'un navire-citerne (chaland) et d'un grand remorqueur puissant qui se place dans une encoche à la poupe du chaland; un système d'accouplement articulé ou à charnière permettant au remorqueur de propulser et de manœuvrer le chaland.

2.3 Propriété, immatriculation et classification du remorqueur et de la barge avant le sinistre

2.3.1 Des premières informations détaillées concernant la propriété, l'immatriculation et la classification du remorqueur et de la barge avant le sinistre figurent dans le document [IOPC/APR24/3/6](#). L'identité du propriétaire de la barge *Gulfstream* a été difficile à établir étant donné que les ventes de barge ne sont que rarement enregistrées dans les registres internationaux ou sont souvent mentionnées uniquement à titre de vente de barge d'accompagnement.

2.3.2 Le document en question indiquait que, bien que le navire soit immatriculé en Tanzanie, il n'existe pas de preuve claire de l'identité de son propriétaire ni d'une éventuelle assurance souscrite pour la barge chargée d'hydrocarbures, car un certain nombre de documents d'immatriculation incomplets ou falsifiés avaient été fournis aux autorités. Une déclaration ultérieure d'un individu revendiquant la propriété de la barge a été considérée comme une tentative de brouiller les pistes et de détourner l'attention des véritables propriétaires de la barge et du remorqueur.

2.4 Recherches complémentaires afin de déterminer l'identité du véritable propriétaire du remorqueur et de la barge après le sinistre

2.4.1 Les autorités de Trinité-et-Tobago ont été informées par les autorités tanzaniennes que le propriétaire inscrit dans leur registre au moment du sinistre était une personne physique basée au Panama, mais n'en ayant pas la nationalité. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont pris contact avec les autorités panaméennes pour obtenir de plus amples informations. Par la suite, un nouveau document d'immatriculation a été fourni par les autorités tanzaniennes, indiquant que le propriétaire était une société basée au Guyana. Cette société ne figure pas dans le registre du commerce du Guyana.

2.4.2 Les démarches supplémentaires visant à retrouver le remorqueur, notamment par le recours aux services d'une société de surveillance par satellite, se sont révélées infructueuses, mais les efforts se poursuivent, tant par les voies diplomatiques que, plus récemment, par des tentatives d'obtenir des informations auprès des membres d'équipage du remorqueur au moment de sa saisie en Angola.

2.5 Déplacements du remorqueur et de la barge avant le sinistre

2.5.1 L'historique de la vente aux enchères de la barge, ses déplacements après avoir été échouée sur une grève au Panama, ses graves problèmes d'entretien, l'absence de données d'inspection ou d'assurance, et son apparition sur des images satellite aux alentours de la baie de Pozuelos, au Venezuela (important port pétrolier) sont présentés en détail dans le document [IOPC/APR24/3/6](#).

2.5.2 Ce document indiquait également que, le 3 février 2024, l'imagerie satellite montre qu'après avoir quitté la baie de Pozuelos, le remorqueur et la barge sur un long câble d'attelage se sont dirigés vers le nord-est. Les images satellite de la barge montrent notamment qu'elle laissait déjà échapper une substance huileuse, laissant derrière elle une nappe qui s'étendait sur au moins 40 km. Aucune trace de ce type n'ayant été repérée auparavant, l'on pense que le *Gulfstream* a pris une cargaison au Venezuela alors qu'il se trouvait dans la baie de Pozuelos, peut-être au moyen d'un transfert de navire à navire. Il est impossible de vérifier ces informations car on ne dispose pas d'images satellite pour tous les jours concernés.

2.5.3 Le 6 février 2024, des images satellite montrent que la barge *Gulfstream* a chaviré au milieu d'une vaste nappe d'hydrocarbures, à environ 16 kilomètres au sud-est de Tobago.

2.6 Destination prévue du couple remorqueur-barge

Selon un document censé représenter une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*, la barge avait pour destination le terminal de Vreed en Hoop de Guyana Power and Light, la compagnie d'électricité publique du Guyana, dans le cadre d'un appel d'offres concernant plusieurs cargaisons. Ce document n'a pas été vérifié et l'appellation *Culie Boy* est inconnue, mais il pourrait s'agir d'un autre nom pour le *Gulfstream*. Les agents des douanes nommés dans le document n'ont pas donné suite à la demande de commenter, et Guyana Power and Light a nié toute implication dans ce sinistre. Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs enquêtes et il n'a donc pas été possible de déterminer la destination finale de la cargaison, ni son propriétaire.

2.7 Recherche du remorqueur et de l'identité de son propriétaire, de son immatriculation et de sa classification après le sinistre

Saisie du navire

2.7.1 Les détails de la recherche du remorqueur, de sa saisie en Angola et de sa soustraction à la saisie figurent dans le document [IOPC/APR25/3/6](#). Au 24 septembre 2025, le navire n'avait toujours pas été détecté. Il manque toujours des éléments précis sur la véritable identité du propriétaire de la barge *Gulfstream* au moment du sinistre, en partie à cause du fait que des documents non vérifiés ont été communiqués au registre.

2.7.2 Les coordonnées du propriétaire présumé du remorqueur au moment du sinistre, établies sur la base des documents d'immatriculation du navire^{<2>} fournis par l'Autorité maritime de Zanzibar, tant au moment du sinistre que par la suite, ont été fournies dans le document [IOPC/NOV24/3/14](#). Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs enquêtes.

3 Opérations d'intervention

3.1 Les opérations d'intervention sont décrites en détail dans le document [IOPC/NOV24/3/14](#). La principale question en suspens concerne la gestion des déchets d'hydrocarbures collectés et stockés à Tobago. La National Gas Company de Trinité-et-Tobago, agissant au nom du ministère de l'Énergie et des industries énergétiques, a lancé un appel d'offres pour le traitement des déchets d'hydrocarbures stockés dans une décharge municipale à Studley Park (Tobago). L'appel d'offres a été clos en décembre 2024.

3.2 Au 26 septembre 2025, un comité d'examen évaluait les huit offres qui ont été soumises.

Enlèvement des hydrocarbures de la barge

3.3.1 Des opérations d'enlèvement d'hydrocarbures ont été entreprises par les sauveteurs engagés par les autorités de Trinité-et-Tobago, au moyen de pipelines fixés sur la barge chavirée jusqu'au littoral. Une fois récupérés, les hydrocarbures ont été transportés par des camions-citernes jusqu'à un pétrolier en attente, pour être déchargés dans une raffinerie de Trinité.

3.3.2 Au total, 32 675 barils d'hydrocarbures ont été enlevés et livrés à la raffinerie et sont actuellement entreposés à la Paria Fuel Trading Company Limited (Paria). Cette société tente de se débarrasser de ces hydrocarbures et, pour ce faire, elle a obtenu une certification afin d'en faciliter la vente sur le marché international.

<2> Datés par erreur du 30 novembre 2022, mais confirmés ultérieurement par cette autorité comme se rapportant au 30 novembre 2023.

3.3.3 Toutefois, l'origine des hydrocarbures ne pouvant toujours pas être déterminée, un seul acheteur international s'est déclaré prêt à faire une offre pour ces hydrocarbures. Lorsque la procédure de vente sera achevée, la valeur des hydrocarbures vendus sera utilisée afin de rembourser les coûts engagés par les autorités et de réduire leur demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992.

4 Applicabilité des Conventions

4.1 Au moment du sinistre, Trinité-et-Tobago était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.2 À la suite du sinistre, les hydrocarbures ont fait l'objet de tests qui ont confirmé leur caractère persistant, comme l'exige le paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992. La barge répond à la définition du terme « navire » en vertu du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 ; par conséquent, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre. La limite de responsabilité du propriétaire de la barge est estimée à 4,51 millions de DTS.

4.3 Hélas, au moment du sinistre, ni la CLC de 1992, ni la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient été mises en œuvre dans la législation nationale de Trinité-et-Tobago. Le Secrétariat échange avec le bureau du procureur général à Trinité-et-Tobago afin de discuter de la bonne mise en œuvre des Conventions dans le droit interne.

5 Demandes d'indemnisation

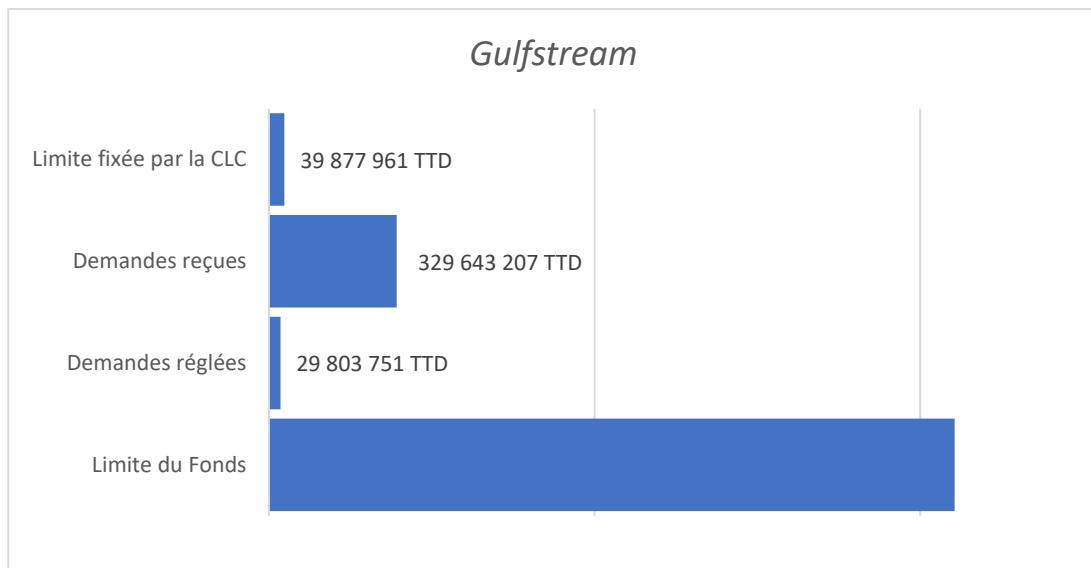
5.1 Au 26 septembre 2025, 357 demandes d'indemnisation provenant du secteur des opérations de nettoyage et du secteur de la pêche, pour un total de 48,5 millions USD, correspondant à une partie des opérations de nettoyage entreprises à Tobago et aux opérations de nettoyage menées à Bonaire, avaient été soumises au bureau de coordination. Ces demandes sont en cours d'évaluation par les experts du Fonds de 1992. Au 26 septembre 2025, 236 demandes d'indemnisation avaient été évaluées et des paiements d'un montant total de 29 803 751 TTD avaient été effectués.

5.2 Le Secrétariat est en contact avec les demandeurs potentiels et les autorités de Trinité-et-Tobago afin d'évaluer l'ampleur de leurs préjudices.

5.3 Récapitulatif des demandes d'indemnisation^{<3>}

	Devise du sinistre	GBP
Limite fixée par la Convention de 1992 portant création du Fonds (203 millions de DTS)	1 794 950 360 TTD	213 797 570 GBP
Demandes reçues	329 643 207 TTD	39 263 992 GBP
Demandes approuvées	32 493 544 TTD	3 870 324 GBP
Demandes réglées	29 803 751 TTD	3 549 941 GBP

<3> À l'exception des demandes d'indemnisation réglées, les montants convertis sont fournis uniquement à titre indicatif, pour faciliter la lecture. Les montants convertis sont calculés à l'aide des taux de change en vigueur au 1^{er} mai 2024, date à laquelle l'Administrateur a été autorisé à verser des indemnités au titre de ce sinistre. 1 DTS = 8,842120 TTD et 1 DTS = 1,053190 GBP. Les chiffres peuvent être amenés à évoluer en raison des fluctuations des taux et d'événements pouvant intervenir.



6 Procédures en limitation

Au 23 septembre 2025, aucune procédure de limitation n'avait été engagée par le propriétaire enregistré de la barge, qui n'a pas encore été identifié.

7 Procédures civiles

Au 23 septembre 2025, aucune procédure judiciaire n'avait été engagée contre le Fonds de 1992.

8 Point de vue de l'Administrateur

8.1 L'Administrateur note avec satisfaction que les opérations de nettoyage sont maintenant terminées à Tobago et que les indemnités sont en cours de versement.

8.2 L'Administrateur est toutefois préoccupé par le fait que ce sinistre met en cause une barge qui semble ne pas avoir d'assurance, qui était en mauvais état et dont aucun propriétaire enregistré n'a encore été identifié. L'Administrateur encourage les autorités de Trinité-et-Tobago à étudier toutes les pistes permettant d'identifier le ou les véritables propriétaires de la barge et du remorqueur au moment du sinistre, et de mobiliser toutes les ressources disponibles pour que les propriétaires soient tenus responsables de la pollution et des dépenses engagées.

8.3 L'Administrateur note également que le régime d'indemnisation fonctionne efficacement lorsque toutes les parties concernées, à savoir, le propriétaire du navire, l'assureur, l'État et les FIPOL, coopèrent pour s'assurer que chacune d'entre elles respecte les obligations et responsabilités qui lui incombent et qu'elle s'en acquitte.

8.4 Il semble qu'un certain nombre de questions restent en suspens en ce qui concerne la certification, la propriété et l'immatriculation de la barge *Gulfstream* et son absence d'assurance, ainsi que la légalité de sa cargaison.

8.5 L'Administrateur se réjouit de continuer de travailler en étroite collaboration avec les autorités de Trinité-et-Tobago et sait qu'il pourra compter sur leur entière coopération afin de prendre toutes les mesures juridiques nécessaires et raisonnables pour identifier et poursuivre les responsables de ce sinistre.

9 **Mesures à prendre**

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à :

- a) prendre connaissance des informations contenues dans le présent document ; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.
